

Они также считают, как правило, что самое главное в жизни – это учиться и получать новые знания.

В сфере семейной жизни тоже средние показатели, поскольку на данном этапе – это не актуально.

Для того, чтобы более наглядно отразить данную тенденцию, можно составить гистограмму, на которой и увидеть, что терминальные ценности у учащихся 11-х классов находятся на среднем уровне сформированности. Это во многом является заслугой общеобразовательной и воспитательной программы, реализуемой в данном образовательном учреждении.

Далее мы провели методику «Установка на военную службу», для этого мы выделим исключительно мальчиков из общей выборки 11-х классов, что составило 18 человек.

Результаты данной методике наглядно демонстрирую, что высокие уровень установки на службу в армии имеет 1 человек. Средний уровень установки – 6 человек. Низкий уровень установки – 11 человек, т. е. больше 60 % о общей выборки по мальчикам.

Обследуемые, получившие низкие значения по диагностическим шкалам высказывают резкие суждения о нежелании и ненужности военной службы, проявляют конкретные действия по уклонению от военной службы или поддерживают тех, кто уклоняется от нее. В случае призыва таких граждан на военную службу следует прогнозировать их низкую дисциплинированность, стремление найти поводы для досрочного увольнения или попытки самовольного оставления части.

Таким образом, мы считаем, что исследование взаимосвязи ценностных ориентаций и установок на военную службу позволяет создать более объективную картину у сотрудников общеобразовательных учреждений относительно дальнейшей профессиональной ориентации старшеклассников.

Список литературы

1. Осипов В. А. Ориентация учащихся на военные профессии в условиях обучения в кадетских классах : Дис. ... канд. пед. Наук. Тюмень, 2003. 197 с.

Т. Н. Мамелина

ПРОБЛЕМЫ В ПРОЦЕССЕ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ КАТЕГОРИЙ «Е» И «Д»

Подводя итоги 2011 года, можно сказать, что перевозки по Свердловской области автомобильным транспортом увеличились примерно на 17 %. В свою очередь, в Челябинской и Тюменской областях перевозки автотранспортом также выросли на 12–14 %. Но здесь предприятия малого и среднего бизнеса столкнулись с проблемой нехватки квалифицированных кадров, профессиональных водителей. В настоящее время средний возраст

водителей категории «С», «Е», «Д» составляет в среднем 45 лет. На сегодня это проблема номер один. Основная масса уральских предприятий постоянно живёт в режиме дефицита водителей.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из серьёзнейших социально-экономических проблем. В автомобильном транспорте России сегодня занято около 5млн. работников. Из них профессиональное образование имеет менее половины. Подготовку водителей осуществляют 9 тысяч образовательных учреждений. На 99 % они сориентированы на подготовку водителей категории «В».

Огромный дефицит квалифицированных водителей, особенно категории «Д» и «Е», сдерживает развитие транспортно-логистической сферы и соответственно экономики области в целом. Особенно не хватает водителей на тяжёлые грузовые автомобили и для международных перевозок. Сегодня водитель-профессионал должен быть не просто водителем, но и работником, обладающим самыми разнообразными знаниями: правилами и порядком оформления сопроводительных документов, взаимодействия с отправителем и получателем груза, таможенными службами, сотрудниками надзорных органов, а также способным взять ответственность за автомобиль и сохранность груза общей стоимостью в несколько миллионов рублей. На транспортные предприятия области поступает подвижной состав нового поколения, производимый европейскими и российскими предприятиями. Грузовые автомобили и автобусы в настоящее время оснащаются большим количеством электронными системами контроля и управления, которые изменяют существенные алгоритмы управления автомобилем.

Многочисленные автошколы и ОУ НПО и СПО готовят водителей для легковых машин и не готовят или некоторые готовят водителей тяжёлых грузовиков в крайне ограниченном количестве не по полной программе из-за отсутствия соответствующей материально-технической базы. Проблема с каждым годом усугубляется. Привлечение низко квалифицированных водительских кадров из стран СНГ не позволит повысить производительность труда и обострит ситуацию с обеспечением безопасности дорожного движения. Такое состояние рынка автогрузоперевозок не соответствует задачам по реализации крупных проектов в городе Екатеринбурге, таких как проведение Всемирной универсальной выставки ЭКСПО – 2020 и др.

Для развития рынка грузовых автоперевозок, подготовки водителей и повышения их квалификации по новым инновационным методикам необходимо разработать проект и механизм реализации проекта по подготовке профессиональных водителей.

На настоящий момент наши автошколы не готовят специалистов высокого уровня. В советские времена были ПТУ и другие образовательные учреждения, где ребята проходили курс автодела и получали водительские права уже после 10-го класса. Сегодня подвижной состав оснащён дорого-

стоящим оборудованием, это современные агрегаты со сложной электроникой. Это не ЗИЛ, не Камаз, на которых сейчас обучают водителей.

Вооруженные силы перестали подпитывать такие автошколы. Помогают только ДОСААФ, Агрокомплекс, учебные организации Минтранса СССР. Оставшиеся 20 организаций не имеют ни одной единицы современного транспорта. К примеру, для получения разрешения на грузоперевозки по Европе, необходимо получить категорию 3 (сейчас уже есть и 5, и 6-я категории). Но обучение на ЗИЛе ни в какую категорию не входит вообще. Существующие автошколы и ОУ НПО и СПО не способны самостоятельно комплектовать себя новыми машинами. Большинство автодромов предназначены именно для легковых машин.

В настоящее время на Среднем Урале действуют сотни автошкол, ряд из которых занимаются переучиванием водителей с «грузовой» категории С на «дальнобойную» Е. Но уровень подготовки не устраивает ни руководителей транспортных компаний, ни заказчиков транспортных услуг, ни представителей ГИБДД. Переподготовка с «С» на «Е» у этих школ и ОУ НПО и СПО проводится в ряде случаев всего за месяц. Конечно, на курсы приходят водители с минимум годичным стажем по категории С, но за месяц сложно научить человека вождению тягача с прицепом – это совершенно другие габариты, совершенно другое поведение машины на дороге.

В Свердловской области необходимо создать областной проект системы сетевого взаимодействия предприятий, автошкол, ОУ НПО и СПО по подготовке профессиональных водителей на основе частно-государственного партнерства, создавая инновационные площадки под автодромы, тренировочные центры и тд. используя ресурсы автошкол, профильных ОУ НПО и СПО совместно с работодателями. Механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) обеспечивает повышение эффективности расходования бюджетных средств и улучшает качество государственных услуг. Эффективность механизма в различных видах экономической деятельности подтверждается в реализации многочисленных проектов [1, с. 18].

На основе частно-государственного партнерства готовы сотрудничать ОАО «ЛОРРИ» и Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж. Кроме этого готовы предоставить свои площади профильные ОУ: Уральский техникум автомобильного транспорта и сервиса, Березовкой техникум «ПРОФИ», Верхнепышминский техникум, ФАУ Свердловского учебно-курсового комбината автомобильного транспорта.

На базе Екатеринбургского автомобильно-дорожного колледжа создан ресурсный центр развития профессионального образования в сфере автомобильного транспорта. Целью которого является создание комплекса условий для использования и координации сетевых ресурсов для решения задач развития содержания начального и среднего профессионального об-

разования в соответствии с требованиями ФГОС по профильным специальностям и профессиям.

Для достижения поставленной цели в части развития ГЧП – это вовлечение предприятий в процесс подготовки кадров в системе СПО и НПО, включая участие в организационно-содержательном и ресурсном обеспечении образовательного процесса. Обеспечение условий для реализации инициатив руководства предприятий по изменению спектра и содержания вариативной части профильных ОПОП реализуемых в ОУ, к потребностям конкретных предприятий. Развитие социального партнерства – это необходимое условия по подготовки профессиональных водителей. В основном ОУ взаимодействуют с предприятиями среднего и малого бизнеса автомобильного профиля, государственная доля предприятий очень мала.

Принцип частно-государственного партнерства как не когда актуален для повышения качества подготовки профессиональных водителей и определение их потребности в Свердловской области.

Для систематизации и повышения качества необходим проект сетевого взаимодействия не только профильных ОУ СПО но и автошкол, комбинатов и т. д. В основе проекта должно быть соглашение между Министерствами транспорта и связи, общего и профессионального образования, концепция развития, создание отраслевого совета, выбор базовых инновационных площадок, пилотный проект реализует Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж и ОАО «ЛОРРИ», а затем трансформируется на другие инновационные площадки.

Список литературы

1. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика. М.: ГУ ВШЭ, 2010. (1) С. 18.

Л. А. Матасова

ПОРТФОЛИО СТУДЕНТА КАК ЭФФЕКТИВНАЯ ФОРМА ОЦЕНИВАНИЯ ДОСТИЖЕНИЙ В ОСВОЕНИИ ОСНОВНОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Вопросы о том, как оценить уровень достижений ученика и что можно оценить, относятся к «вечным» вопросам педагогики.

В последние десятилетия в России происходит переориентация оценки результата образования с понятий «подготовленность», «образованность», «общая культура», «воспитанность» на понятия «компетенция», «компетентность» обучающихся (В. А. Болотов, В. В. Сериков, И. А. Зимняя, Ю. Г. Татур, А. В. Хуторской, В. Д. Шадриков и др.) [1, с. 15]. Соответственно, фиксируется компетентностный подход в образовании.